Der Entlastungsbeweis im Automobilverkehr

nach dem Kraftfahrzeuggesetz und dem Bürgerlichen Gesetzbuch

◇

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde der rechts- u. staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau vorgelegt von

Hans-Heinrich Frahne
Landeshut

◇

Breslau 1926

Druck Dr. Hermann Eschenhagen, Kommandit-Gesellschaft, Ohlau

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- u. staatsw. Fakultät der Universität Breslau
Berichterstatter: Professor Dr. Schott.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!

Literaturverzeichnis.

Bohlmann: Autounfall und Haftpflicht, Verlag Deutsche Versicherungspresse. 1926.

Bohlmann: Quälgeist Haftpflicht, die Haftpflichtfragen des täglichen Lebens. 1925.

Bornkassel: Die Haftung bei Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen, Eisenbahn und Fuhrwerken. Diss., Leipzig, 1918.

Brauer: Ersatzberechtigte und Ersatzverpflichtete bei Automobilunfällen. Diss., Leipzig, 1915.

Cosack: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. 1924.

von Damm: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 1909.

Dernburg: Das Bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preußens. 4. Aufl., 1915.

Deutsche Versicherungs-Presse 1926.

Das Recht.

Deutsche Juristenzeitung.

Eger: Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 1911.

Eger: Eisenbahnrechtsentscheidungen.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Fuchs, W.: Die Unterschiede der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers und des Halters eines Kraftfahrzeugs. Berlin, 1911.

Isaac: Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin, 1912.

Juristische Wochenschrift.
Kirchner, Rud.: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Berlin, 1915.
Lippert, Hugo: Die Automobilhaftpflicht nach dem Reichsgesetz vom 3. Mai 1909. Diss., Würzburg, 1909.
Lorenz, M.: Die qualitativen Grenzen der Haftpflicht im Automobilgesetz. Berlin, 1911.
Oberländer-Bezold: Das Automobilrecht München. 1926.
Oertmann: Das Recht der Schuldverhältnisse. 4. Aufl., Berlin, 1910.
Planck: Kommentar zum BGB. nebst Einführungsgesetz. Berlin, 1923.
Reichsgerichtsräte: Das BGB. mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts. 1923.
von Schimpff: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 unter besonderer Berücksichtigung der Haftungsprinzipien dieses Gesetzes. Berlin und Leipzig, 1912.
Schmeltzer, A.: Die Automobilhaftpflicht nach dem bürgerlichen Recht und dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 unter besonderer Berücksichtigung der Vorarbeiten. Borna-Leipzig, 1910.
Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 1915.
Warneyer: Kommentar zum BGB. Tübingen, 1923.
Warneyer: Rechtsprechung.
Weitz: Das neue Automobilrecht. Berlin, 1924.

Gliederung

Seite

A. Einleitung 9

B. Der Entlastungsbeweis im Automobilverkehr nach dem Kraftfahrzeuggesetz und dem Bürgerlichen Gesetzbuch

I. Voraussetzungen für die Haftpflicht des Halters . . . 11

§ 1. Begriff des Halters 11

§ 2. Der Begriff des Kraftfahrzeuges 14

§ 3. Der Begriff „Betrieb“ 17

§ 4. Kausalzusammenhang 19

§ 5. Die Erörterung der Beweislastfrage 26

II. Der Entlastungsbeweis des Halters nach dem K. F. G. . 28

§ 1. Das Gefährdungsprinzip 28

§ 2. Der Begriff der Unabwendbarkeit und seine positive und negative Umgrenzung 32

§ 3. Der Beweis der Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfallt 39

§ 4 Berücksichtigung des konkurrierenden Verschuldens Dritter 40

II b) Der Entlastungsbeweis des Führers nach B. G. B.

§ 1. Bei Schäden anläßlich der Beförderung von Personen 45

a) Bei vertraglicher Beförderung, die nicht Gefälligkeitsfahrt ist 45

b) Bei Gefälligkeitsfahrten 48

§ 2. Personen gegenüber, die bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig sind 52

§ 3. Bei Schäden, die durch Fahrzeuge hervorgerufen werden, die auf ebener Bahn eine Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde nicht übersteigen können 53

Seite

§ 4. Bei Schäden, die durch Kleinkrafträder hervorgerufen werden 54

III. Der Entlastungsbeweis des Führers 55

III. a) Welche Folgen hat das Gelingen oder Missfingen des dem Halter und dem Führer obliegenden Entlastungsbeweises für jeden von beiden? 58

IV. Die Sonderstellung des Halters und Führers bei Schwarzfahrten 59

A. Einleitung.

Zweck der Arbeit ist eine Darstellung der zur Zeit geltenden Haftpflicht im Automobilverkehr zu geben, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der im einzelnen Falle bestehenden Möglichkeit, von dieser Haftpflicht freizukommen.

Entlastungsbeweis und Haftpflicht stehen insofern im engsten Zusammenhang, als es einer allgemeinen Rechtsauffassung entspricht, daß der Schadensstifter den von ihm angerichteten Schaden wieder gutmachen, ihm aber auch die Möglichkeit gegeben sein muß, sich unter Umständen von dieser Pflicht zu befreien. Art und Möglichkeit des Entlastungsbeweises sind nach unserem Recht sehr verschieden, und zwar hat der Gesetzgeber die Grenzen des Entlastungsbeweises dort besonders eng gezogen, wo seitens eines Betriebes auch besondere Gefahren der Allgemeinheit drohen. Daher ist die Rechtsentwicklung immer im Fluß. Sie hat sich der Entwicklung der Technik und des Verkehrs anzupassen. Entwickeln sich diese und entstehen durch sie größere Gefahrenmöglichkeiten für die Allgemeinheit, so setzt auch alsbald die Gesetzgebung mit schärferen Bestimmungen im Haftpflichtrecht ein. Infolgedessen ist der allgemein herrschende Grundsatz: „Ohne Verschulden keine Haftung" an vielen Stellen von der Gesetzgebung verlassen, insbesondere haben das Reichshaftpflichtgesetz, das Kraftfahr-

zeug- und Luftverkehrsgesetz diesen Grundsatz durchbrochen.

Zuerst stellte es sich nach der Erfindung der Dampfkraft und seiner Verwendung zur Bewältigung des Verkehrs heraus, daß hier das Verschuldensprinzip, das nur dann den Schadensstifter zum Ersatz des Schadens heranzog, wenn ihn ein Verschulden bei der Schadenszufügung traf, nicht genügte, um der Allgemeinheit ausreichenden Schutz „im Betriebe" der Eisenbahn zu gewähren[1]). Man verließ daher die bis dahin üblichen Grundsätze von Verschulden und der hieraus sich ergebenden Haftung und stellte das Gefährdungsprinzip auf, das eine besonders scharfe, ohne Rücksicht auf Verschulden eintretende Haftung immer dort sanktionierte, wo ein Ausgleich für die besondere Gefährdung der Mitmenschen geschaffen werden mußte.

Gerade die Vorarbeiten zum Reichshaftpflicht-, Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsgesetz bringen diesen Gedanken immer zum Ausdruck, und es bedurfte nur noch der besonderen Berücksichtigung der Eigenart der verschiedenen Verkehrsmittel bei der Normierung der einzelnen Entlastungsbeweis-Bestimmungen. Infolgedessen mußte man von einer einheitlichen Haftpflichtregelung absehen und so ist es erklärlich, daß Eisenbahn, Automobil und Luftverkehr ihr eigenes Haftpflichtrecht haben. Sie alle stehen auf den Grundsätzen des Gefährdungsprinzips, tragen jedoch im einzelnen der Eigenart eines jeden Betriebes insofern Sorge, als sie die Gefahrenmöglichkeiten im einzelnen in Betracht ziehen und unter Berücksichti-

---

1) Allerdings haftete schon im röm. Recht der Transporteur für casus

gung der Größe und Häufigkeit von Unfällen teils strengere, teils weniger strenge Grundsätze aufstellen.

I. Voraussetzungen für die Haftpflicht des Halters.

§ 1.

Begriff des Halters.

Die Voraussetzungen für die Haftpflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs sind in § 7 KFG. enthalten. Wer als Halter eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist, ist im Gesetz nicht gesagt, vielmehr ist die Lösung der Frage auch hier (wie auch beim Tierhalter und beim Halter von Luftfahrzeugen) der Wissenschaft und der Rechtsprechung vorbehalten. Bei der Lösung der Frage wird es sich empfehlen, von den Motiven zum KFG. auszugehen. Diese sagen hierüber Folgendes: Als Fahrzeughalter ist anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Nicht als Halter hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benützung des Fahrzeuges, sei es entgeltlich oder unentgeltlich überlassen wird, während der Ueberlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeuges verursacht werden. Durch eine solche Ueberlassung des Gebrauchs wird die Rechtsstellung des Fahrzeughalters

nicht berührt; er haftet daher auch für die Schäden, die bei derVerwendung durch den anderen verursacht werden[1]).

Diese Begriffsbestimmung wird auch noch heute zu gelten haben. Auch das Reichsgericht hat sich des öfteren mit der Lösung dieser Frage befaßt, da sie bei vielen Prozessen zum ersten Streitpunkt unter den Parteien wurde, und unter Bezugnahme auf seine ständige Rechtsprechung in früheren Entscheidungen den Begriff des Halters dahin definiert, daß Halter eines Kraftfahrzeuges diejenige Person ist, die das Fahrzeug zur Zeit des Unfalles für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt[2]).

Schimpff[3]) hebt noch hervor, daß das Verhältnis von einiger Dauer sein muß und nicht nur vorübergehender Natur sein darf. Dies ist aber in der Rechtsprechung nicht anerkannt worden, vielmehr hat sich das Reichsgericht auf den Standpunkt gestellt, daß es unerheblich ist, auf welchen Zeitraum sich diese Verfügungsgewalt erstreckt[4]).

Das Entscheidende für die Beantwortung der Frage bleibt also die Innehabung des tatsächlichen Verfügungsrechts über das Fahrzeug[5]). Diese kennzeichnet sich darin, daß man nach Belieben mit dem Fahrzeug verfahren kann. Infolgedessen kann niemals der Besitzdiener, wie Schimpff[6]) hervorhebt, Fahrzeughalter sein; denn er hat

1) Zitiert bei Weitz, S. 69.
2) RG. 93, 223 unter Bezugnahme auf RG. 77, 348; 78, 179; 79, 312; 87, 138; 91, 270; J. W., 1913, S. 33; Leipziger Zeitschrift, 1914, S. 384.
3) Schimpff, aaO., S. 20.
4) RG. vom 2. Juni 1913 im Recht. 1913, Nr. 2343; vgl. Weitz, Teil I, S. 70
5) RG. im Recht, 1912 Nr. 826; RG. 55, 164.
6) v. Schimpff aaO., S. 24.

ja den Weisungen des Halters hinsichtlich des Wagens zu folgen. Folgt man dieser Begriffsbestimmung, so ergibt sich, daß die Reparaturfirma, die Probefahrten vornimmt, nicht Halter des Fahrzeuges ist[1]), wohingegen dem Verkaufskommissionär Haltereigenschaft zuzusprechen ist[2]). Eine vorübergehende Entziehung der Verfügungsgewalt gibt dem Entzieher nicht die Haltereigenschaft und nimmt sie daher auch nicht dem Halter. Das folgt m. E. aus § 7 Abs. 2 KFG. letzter Satz, wo es heißt, daß der Halter im Falle der eigenmächtigen Benutzung des Kraftfahrzeuges durch einen anderen für Schäden, die letzterer hierbei anrichtet, nur dann haftet, wenn die Benutzung des Fahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Außerdem heißt es in § 7 Abs. 2, Satz 1, daß derjenige, der ohne Wissen des Fahrzeughalters das Fahrzeug benutzt, anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist. Die Haltereigenschaft bleibt also bestehen und nur die Schadensersatzfrage wird behandelt. Aus der Fassung der Bestimmung, daß der eigenmächtige Benutzer anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, ist die Stellungnahme des Gesetzgebers zu dieser Frage zweifellos herauszulesen.

Für die Haltereigenschaft ist nur die Rechtsfähigkeit Voraussetzung, d. h. der Halter muß Träger von Rechten und Pflichten sein.

Die allgemeinen Grundsätze über Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen finden auf die Haltereigenschaft keine Anwendung. Denn es handelt sich um einen Rechtszu-

---

1) D. J. Z., 1918, S. 184.

2) Eger, aaO., S. 109; Weitz, S. 70.

stand[1]). Die Frage der Geschäftsfähigkeit spielt also keine Rolle. Es kann daher auch ein Kind Halter eines Kraftwagens sein. Schimpff beruft sich auf Oertmann[2]), Dernburg[3]) und Hackeberg[4]), und sagt mit Recht, daß das dort vom Tierhalter Gesagte auf den Kraftfahrzeughalter analog angewendet werden muß. Es kann mithin jede physische, wie juristische Person Halter eines Kraftfahrzeugs sein.

§ 2

Der Begriff des Kraftfahrzeugs.

Der Begriff Kraftfahrzeug ist in § 1 Abs. 2 KFG. definiert, wo es heißt: Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

Drei Erfordernisse gehören also zum Kraftfahrzeug:

1. Es muß durch Maschinenkraft fortbewegt werden.
2. Die Fortbewegung muß unabhängig von Bahngleisen erfolgen.
3. Das Fahrzeug muß sich auf dem Lande und nicht auf dem Wasser oder in der Luft fortbewegen.

Das Kraftfahrzeug-Gesetz macht also keinen Unterschied zwischen Kraftwagen und Motorrad, sondern sagt „Kraftfahrzeug" und rechnet hierunter beide Arten von Verkehrsmitteln. Anders liegt der Fall nur bei Kleinkrafträdern, da auch Kleinkrafträder[5]) erheblichen Scha-

1) v. Schimpff, aaO., S. 24.
2) Gertmann, Kommentar zum B. G. B., § 833.
3) Dernburg, Das Bürgerliche Recht, S. 754.
4) Hackeberg, Der Begriff des Tierhalters, S. 91.
5) Siehe R. G. Bl., 1925, S. 444.

den infolge ihrer Schnelligkeit und Motorantriebes anrichten können. Eine Einschränkung besteht seit der Novelle vom Juli 1923, wo bestimmt ist, daß auf Kleinkrafträder die Vorschriften des KFG. keine Anwendung finden (§ 27 KFG.).

Die heute bestehende Normierung der Gesetzesbestimmung hat bis zu ihrer endgültigen Fassung verschiedene Aenderungen erfahren. Die Grundzüge[1]) sahen Kraftwagen und Krafträder als durch elementare Triebkraft bewegte, nicht an Bahngleise gebundene Fahrzeuge an und der erste Entwurf zum KFG. folgte dieser Fassung.

Der zweite Entwurf ersetzte den Begriff der „elementaren Kraft" durch den Begriff „Maschinenkraft". In den Motiven zum zweiten Entwurf wurde der Vorschlag des Isaac'schen Gegenentwurfes, den Ausdruck „elementare Triebskraft" durch die Worte „eine ihnen innenwohnende, nicht menschliche oder tierische Triebskraft" zu ersetzen, als unzulänglich abgelehnt, da sonst die ohne Schienen laufenden Fahrzeuge, die durch Zuleitung elektrischen Stromes bewegt werden, von den Vorschriften des Gesetzes nicht erfaßt worden wären. Damit sind offenbar die sogenannten gleislosen Bahnen gemeint, welche durch Zuführung der sie fortbewegenden elektrischen Kraft von außen her bewegt werden.

Das KFG. findet also auf sie Anwendung und ganz mit Recht. Denn bei ihrer Schnelligkeit und Ungebundenheit an vorgeschriebene Gleise besitzen sie dieselbe Gefährlichkeit wie andere Kraftfahrzeuge. Das Reichshaft-

1) Weitz, II. Teil, S. 8.

pflichtgesetz (§ 1) kann man nicht auf sie anwenden, da sie nicht an Gleise gebunden sind, was für die dort genannten Bahnen Voraussetzung ist.

Das KFG. sprach ursprünglich in der Fassung vom 3. Mai 1908 von Kraftwagen und Kraftfahrrädern. Diese Ausdrücke sind später[1]) durch die allgemeine Fassung Landfahrzeuge ersetzt worden, und zwar auf einen Zusatzantrag des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller vom 25. März 1922 zur Neufassung des Gesetzes. Damit soll der Unterschied des Landfahrzeuges zum Wasser- und Luftfahrzeug festgelegt werden. Sollte es allerdings, was zu erwarten steht, der fortschreitenden Technik gelingen, Kombinationsfabrikate herzustellen, die Land-, Luft- und Wasserfahrzeuge zu gleicher Zeit sind, so wird die Gesetzgebung vor neue Aufgaben gestellt sein. Heute wird man auf die Wesensart und die Zweckbestimmung des Fahrzeuges zurückgreifen müssen und daher Flugzeuge, die beim Anlauf vor dem Emporsteigen und beim Landen sich auf Rädern fortbewegen, als Luftfahrzeuge ansehen müssen; denn ihrem Wesen nach sind es keine Landfahrzeuge[2]).

Automobilschlitten und Motorschlitten fallen nicht unter den Begriff Kraftfahrzeug, da das Gesetz Bewegung auf Rädern verlangt[3]).

Straßenwalzen und Raupenschlepper fallen auch nicht hierunter, da hier der Zweck fehlt, Personen oder Sachen zu befördern. Die Art der Triebkraft (Benzin, Benzol, Dampf, Gas) spielt keine Rolle für die Lösung der Frage, ob ein Fahrzeug ein Kraftfahrzeug ist oder nicht.

1) Weitz, II. Teil, S. 9.
2) Weitz, II. Teil, S. 10.
3) Weitz, II. Teil, S. 11.

§ 3.

Der Begriff „Betrieb".

Die Fassung: Körperverletzung oder Sachbeschädigung bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges stammt aus dem Reichshaftpflichtgesetz[1]). Trotzdem besteht ein weitgehender Unterschied im Sinn und der Bedeutung der beiden Gesetzesbestimmungen; denn im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist der Eisenbahnbetrieb in seiner gesamten Beförderungstätigkeit, d. h. das Zusammenwirken zahlreicher Betriebsmittel und Einrichtungen[2]) gemeint, während im KFG. sich die Bestimmung von § 7 nur auf ein bestimmtes Fahrzeug bezieht.

Der Entwurf Nr. 2 wollte die Fassung dahin ändern: „Durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug", stellte jedoch die frühere Fassung „bei dem Betrieb" wieder her, um unzweideutig zum Ausdruck zu bringen, daß der Fahrzeughalter auch den mittelbaren Schaden zu ersetzen habe; z. B. ein Pferd scheut vor einem ihm begegnenden Auto, springt zur Seite und zertrümmert eine Fensterscheibe.

Was alles unter den Begriff „bei dem Betriebe" eines Kraftfahrzeuges fällt und wie weit der Begriff zu ziehen ist, ist Gegenstand lebhaften Streites. Eger[3]) ist der Ansicht, daß es verfehlt sei, einen „Betrieb" erst dann anzunehmen, wenn die maschinellen Funktionen des Fahrzeuges in Tätigkeit sind oder bis zum Unfall gewesen sind. Dies sei zu eng gefaßt. „Beim Betrieb" bedeute vielmehr, daß das Kraftfahrzeug gerade seiner Wesens-

1) Weitz, 1. Teil, S. 64.
2) Kirchner, § 7, S. 57.
3) Eger, S. 64.

art nach den Schaden anzurichten in der Lage gewesen sei, wobei der Betrieb als ein mit Gefahr verbundenes Unternehmen zu bewerten sei. Daraus folgert Eger, daß, da ein in völliger Ruhe befindliches Fahrzeug solche Gefahren für Dritte niemals bringen kann, mithin ein Betriebsunfall dann abzulehnen ist. Man dürfe aber nicht so weit gehen, daß man die Tätigkeit der maschinellen Funktionen des Fahrzeuges verlange — eine Ansicht, die Kirchner[1]) vertritt. Dann käme man zu dem Ergebnis, daß man die Anwendung des KFG. verneinen müsse, wenn das Kraftfahrzeug infolge der Schwere auf geneigter Bahn oder infolge Sturmes in Bewegung gerate. Hier läge zweifellos ein Unfall „beim Betrieb" des KFG. vor; denn es sei durch den Kraftfahrzeugverkehr erst — von einigen Ausnahmen abgesehen[2]) — die Möglichkeit geschaffen worden, daß schwere, nicht auf Schienen laufende Wagen im Straßenverkehr überhaupt in die Lage kommen, durch elementare äußere Gewalt in Bewegung gesetzt zu werden. Dies ist auch der Standpunkt des Reichsgerichts[3]). Hier hat das Reichsgericht die Anwendung des § 7 bejaht, als ein schwerer, in Ruhe befindlicher Kraftwagen auf abfallender Bahn dadurch in Bewegung geriet, daß Kinder sich an ihm zu schaffen machten und die Bremsen lockerten. Da das Reichsgericht die Anwendung des § 7 zuläßt, wobei es die Frage, ob hier ein unabwendbares Ereignis vorliegt, verneint, gibt es zu erkennen, daß es sich der von Eger vertretenen Ansicht, der Unfall sei „beim Betriebe" erfolgt, anschließt. Die Ansicht Kirchners[4]) wird also vom

1) Kirchner, S 30.
2) Eger, S. 68.
3) RG. in Eisenbahnrechtsentscheidungen, 40, 141.
4) Kirchner, aaO., S. 30.

Reichsgericht verworfen. Es ergibt sich hieraus, daß die Ansichten aller derjenigen Autoren abzulehnen sind, die die Frage unter Berücksichtigung der einem Kraftfahrzeug innewohnenden Maschinenkraft lösen wollten; so auch Weitz[1]), der sagt: „Im Betrieb" befindet sich ein Kraftfahrzeug, wenn es sich durch die ihm innewohnende Maschinenkraft fortbewegt und in Gebrauch gesetzt wird; denn diese Definition ist zu eng gefaßt.

Auch wird die Definition von Schimpff[2]) als zu eng zu betrachten sein, der „beim Betrieb" mit Betriebsäußerung identifiziert und so offenbar auch die Frage vom Standpunkt des Vorliegens der Tätigkeit der maschinellen Funktionen lösen will.

Eine Fortbewegung braucht nicht stattgefunden zu haben. Es genügt also das Ankurbeln des Motors mit der Absicht, den Wagen in Gang zu bringen[3]).

Vorbereitende Handlungen, wie z. B. Reinigen, Waschen, Lackieren des Wagens, Einfüllen von Betriebsstoffen, Schmieren der Maschinenteile[4]), Reparaturen von Wagen[5]) fallen nicht unter § 7 KFG.

§ 4.
Kausalzusammenhang.

Zwischen dem Betrieb des Kraftfahrzeuges und dem Eingriff in die Rechtssphäre eines anderen muß ein Kausalzusammenhang bestehen. Das ist Voraussetzung für jede Schadenersatzforderung. Der Hinweis auf den Kau-

1) Weitz, aaO., S. 65.
2) Schimpff, aaO., S. 48/49.
3) Weitz, aaO., S. 65.
4) Weitz, aaO., S. 63.
5) Eger, aaO., S. 70.

salzusammenhang findet sich im KFG. in den Worten „bei dem Betrieb". Hierdurch ist gekennzeichnet, daß sowohl ein äußerer (örtlicher und zeitlicher) als auch ein innerer (ursächlicher) Zusammenhang bestehen muß[1]).

Der Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Unfall kann unmittelbar oder auch mittelbar den Schaden herbeiführen:

a) unmittelbar: Verletzung eines Passanten.

b) mittelbar: Erschrecken eines Pferdes durch ein Kraftfahrzeug, Durchgehen des Pferdes und Verletzung des Passanten durch das Pferd[2]).

Jeder schädliche Erfolg hat eine notwendige Vorbedingung, aber jede Vorbedingung kann nicht deshalb schon rechtliche Bedeutung beanspruchen[3]). Hier muß unbedingt eine Auslese getroffen und diejenige Bedingung herausgehoben werden, deren Wirkung auf das Endergebnis derart ist, daß es recht und billig ist, daß derjenige, der diese Bedingung gesetzt hat, auch zur Verantwortung gezogen werden kann. Dies sind die für heute geltenden Grundsätze der von Rümelin begründeten Lehre von der adäquaten Verursachung, die vom Reichsgericht in allen neueren Entscheidungen gebilligt ist[4]).

Der Begriff der Verursachung im Sinne der reinen Logik ist in seiner Unbegrenztheit nicht brauchbar[5]).

---

1) Schimpff, S. 182; RG. 55, 299; 68, 47; 50, 92; 52, 77; J. W. Bd. 34. 112; 35, S. 316, Nr. 25; 36, 276, Nr. 40; 36, 315, Nr. 19; 36, 394, Nr. 15; 36, 682, Nr. 28 RG. 68, 47; 50, 92 ff.; 55, 229 ff.; 52, 77.

2) Weitere Fälle bei Kirchner, S. 60.

3) Kirchner, S. 67.

4) RG. 50, 282; 66, 409; 69, 57; J. W., 1908, S 256 zu 2; J. W., 1909, S. 358; zu 3; J. W., 1911, S. 579 zu 7; 1915, S. 28zu 1 2; 1912, S. 681 zu 1.

5) v. Schimpff, S. 45; Lippert, S. 56, 59; Kirchner: S. 68/69.

Die von Buri'sche Theorie, die jede Bedingung als Ursache erklärt und zur Anschauung einer Gleichwertigkeit der Bedingungen gelangt[1]), ist zu eng für die Entscheidung zivilrechtlicher Entschädigungsfragen. Das vorstehend Gesagte gilt auch für den Umfang des Schadens.

Aus § 249 BGB., der zwischen näherem und ententfernterem Schaden nicht unterscheidet, folgt, daß auch der mittelbar entstandene Schaden zu ersetzen ist. Da also das BGB. zwischen mittelbarem und unmittelbarem Schaden keinen Unterschied macht, so bestimmt sich der Schaden und sein Umfang nach der adäquaten Verursachungslehre, wie sie auch beim entgangenen Gewinn in § 252 BGB. deutlich zum Ausdruck kommt. Als entgangen gilt der Gewinn, welcher nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge oder nach den besonderen Umständen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte. Hiermit ist der Begriff der adäquaten Kausalität vom BGB. aufgenommen.

Es entscheidet die natürliche Lebensauffassung[2]). Sie richtet sich aber nicht nach der Vorstellung des Handelnden, sondern nach allgemeinen Anschauungen der Lebensverhältnisse. Stets ist die Frage zu stellen, ob man allgemein annehmen kann, d. h. ob es objektiv wahrscheinlich ist, daß ein solcher Umstand einen Erfolg derart herbeiführen kann. Die Lehre von der subjektiven adäquaten Kausalität teilt die Rechtsprechung nicht[3]). Mit Recht, wie aus § 252 BGB. hervorgeht. Die adäquate Verursachung ist nicht allein dem BGB. eigentümlich,

1) Lippert, S. 58.
2) D. J. Z., 1924, 913.
3) RG. 84, 388; 94, 10; 81, 361; 77, 89; 72. 326.

Denn § 252 gilt ganz allgemein für jeden Schadensersatzanspruch. Er ist also auch für das KFG. entscheidend.

Körperliche Zustände, die bei der Herbeiführung der Folge nicht mitgewirkt haben, durch die aber der Eintritt der Folge erleichtert ist (Alter, zarte Konstitution, schwache Beschaffenheit der Knochen, Schwäche infolge früherer Krankheit) bleiben außer Betracht. Den Kraftfahrzeughalter trifft also hier die volle Entschädigungspflicht. Es würde also voll zu Lasten des Kraftfahrzeughalters gehen, wenn ein Passant, der durch ein Automobil verletzt und in ein Krankenhaus gebracht wird, infolge Wundfiebers, ohne daß ärztlicherseits ein Kunstfehler vorliegt, stirbt. Wenn auch nach dem heutigen Stande der Wissenschaft Wundfieber nicht die gewöhnliche und normale Folge einer Verletzung ist, so ist doch die Verletzung die Ursache des Todes gewesen. Die Anwendung von allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen scheidet hier aus. Hier ist nur die ursprüngliche volle Integrität des Menschen zur Zeit des Unfalles Ausschlag gebend. Anders läge der Fall, wenn der Arzt einen Kunstfehler begangen hätte; denn der Kunstfehler des Arztes eröffnet — wie Kirchner[1]) richtig hervorhebt — selbständig eine neue Kausalreihe. Hat jedoch ein früher vorhandener, leidender oder krankhafter Zustand bei der eingetretenen Folge so wesentlich mitgewirkt, daß diese ohne jeden durch den Betriebsunfall nicht hätte herbeigeführt werden können, so haftet der Halter nur soweit, als sich die eingetretene Beschädigung erweislich als eine reine Folge des Betriebsunfalles darstellt.

---

1) Kirchner, aaO., S. 93; J. W., 1907, S. 750.

Beispiel: Infolge bestehender Zuckerkrankheit verschlimmert sich durch die Verletzung der Zustand des Verletzten.

Die schädliche Einwirkung kann physischer und psychischer Art sein. Unter psychischen Schädigungen sind solche zu verstehen, bei denen bei sonstiger voller Integrität des Körpers sich Nervenschock, Nervenerschütterung oder seelische Angst- und Depressionszustände kennzeichnen[1]). Sie sind also zu unterscheiden von der äußerlich wahrnehmbaren Verletzung innerer Organe, die sich als reine Körperverletzungen darstellen. Voraussetzung bleibt hier wie auch sonst der örtliche und zeitliche Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis. So ist zweifellos der Halter ersatzpflichtig, wenn ein Passant durch den Anprall eines Autos einen Nervenschock erleidet, ohne daß er sonst eine körperliche Verletzung davonträgt. Dagegen würden alle die Fälle keine Schadensersatzpflicht begründen, bei denen Angehörige auf Grund der Nachricht, daß einer der Ihrigen bei einem Unfall schwer verletzt oder getötet worden ist, seelische Schäden durch Schreck erleiden, z. B. in Trübsinn oder Geisteskrankheit verfallen[2]). Hier fehlt es eben an der unerläßlichen, näheren, örtlichen und zeitlichen Beziehung zum Kraftfahrzeugbetriebe[3]).

Auf Grund der Theorie der adäquaten Verursachung wird man auch bei Fragen, ob der Kausalzusammenhang unterbrochen ist, zu den befriedigendsten Resultaten kommen, wenn man hier die Grundsätze der Erfahrung der Lösung der Frage zu Grunde legt. Unwillkürliches Tun des Verletzten unterbricht daher nicht den Kausalzusammen-

1) v. Schimpff, S. 81.
2) Kirchner, aaO., S. 70.
3) J. W., 1908. S. 306.

hang, soweit ein solches im Bereich der Erfahrung, dagegen nicht, wenn es außerhalb einer solchen liegt[1]).

Wie richtig es ist, nur dann den Kausalzusammenhang für gegeben zu erachten, wenn der schädliche Erfolg dem Vorgang, auf den er ursächlich zurückgeführt werden soll, adäquat ist, mag noch folgendes Beispiel erläutern:

Ein Straßenpassant, der durch ein Automobil eine Verletzung (Armbruch) erlitten hat, zieht sich im Krankenhaus eine Fleisch- oder Fischvergiftung zu und stirbt. Hier haftet der Halter des Kraftfahrzeuges nicht; denn es ist zwischen Unfall und Verletzung ein neues selbständiges Kausalmoment dazwischen getreten, das dem bisherigen Verlauf der Dinge fremd ist. Ein neues Ereignis führte den Tod des Verletzten herbei, das mit dem Unfall nichts zu tun hatte; denn aller Voraussicht nach wäre der Armbruch in einigen Wochen in seinen Folgen behoben gewesen.

Bei der Frage, ob der Kausalzusammenhang als gegeben zu betrachten ist, wenn das Verhalten des Verletzten oder Dritter auf dessen freien Willensentschluß beruht, ist nach v. Schimpff ein Unterschied zu machen. Ist das Tun des Verletzten oder Dritten vernunftgemäß, d. h. entspricht es dem Tun eines verständigen Menschen in gleicher Lage, so ist nach v. Schimpff der Kausalzusammenhang gegeben. Ist sein Tun unvernünftig (v. Schimpff erwähnt hier den Fall, daß jemand sein Leben aufs Spiel setzt, um wertlose Sachen zu retten) und aussichtslos, so ist der Kausalzusammenhang unterbrochen[2]).

---

1) Lippert, S. 60.

2) Vgl. J. W., 1906, Bd. 35, S. 349, Nr. 7; J. W., 1907, Bd. 36, S. 309. Nr. 8, RG., 29, 120-123; RG. in Seufferts Archiv, Bd. 48, S. 388; RE. in Eisenbahnentscheidung Bd. 20, S. 122.

Hier scheint v. Schimpff die Frage der Kausalität mit der des Verschuldens zu verwechseln. Es handelt sich in diesem Fall nicht um Kausalität, sondern um Verschulden. § 7 KFG. verlangt nicht einmal Verschulden, sondern schließt schon bei Verhalten des Geschädigten die Haftung aus. Also auch dann, wenn jemand beim Hineinspringen zwecks Rettung aus Lebengefahr überfahren wird, ist der Kausalzusammenhang unterbrochen. Es ist gleichgültig, ob man zwischen fahrende Autos springt, um einen lebenden Menschen zu retten oder eine wertlose Sache — in jedem Fall ist der Kausalzusammenhang unterbrochen[1]).

Unter die mittelbaren Gesundheitsbeschädigungen fallen auch Nervenstörungen oder Nervenerkrankungen, die sich nach Automobilunfällen einstellen und aus Aufregung über Verweigerung des Schadensersatzes im Hinblick auf verminderte Arbeitskraft, Verdienstausfall, drohende vollständige Arbeitsunfähigkeit zurückzuführen sind[2]); und es erhebt sich naturgemäß die Frage, ob diese nachteiligen Folgen des erhobenen Unfallprozesses in ihrer Rückwirkung auf den Nervenzustand des Verletzten als adäquate Unfallfolgen anerkannt werden können. Der Standpunkt des Reichsgerichtes ist heute folgender:

1. Die Schwächung der Nerven muß selbst ursächlich auf den Unfall zurückzuführen sein.

2. Der Prozeß muß notwendig gewesen sein. Er darf also nicht durch maßlose, offenbar unbillige Forderungen des Verletzten ganz unnötiger Weise heraufbeschworen oder zu schadenbringender Dauer verlängert sein[3]).

1) Siehe Kirchner, S. 73; J. W., 1910, S. 65, Nr. 10; J.W., 1911, S. 366, Nr. 18.
2) Kirchner, S. 95.
3) RG. in J.W., 1908, S. 405, Nr. 5; J.W., 1908, S. 526, Nr. 2; J.W., 1910, S. 1003 Nr. 2; RG. 75, 19 J. W., 1911, S. 149, Nr. 4).

§ 5.

Die Erörterung der Beweislastfrage.

Die Beweislast bestimmt sich nach dem Inhalte des Rechtssatzes, der von dem Richter angewendet werden soll. Jedes Recht hängt ab von den Tatsachen, an deren Vorhandensein ein Rechtssatz den Eintritt seiner Wirkung und damit das Entstehen, Fortdauer und Endigen sowie den Inhalt, den Umfang und die Art der Ausübung des durch ihn bestimmten Rechtes knüpft. Das objektive Recht spricht nur aus, welche Folge eintritt, wenn gewisse tatsächliche Vorgänge oder Zustände obwalten. Das subjektive Recht, die Berechtigung oder Verpflichtung einer Person, folgt nicht schon aus den Rechtsvorschriften als solchen, sondern immer aus ihrer Anwendung auf bestimmte Lebensverhältnisse. Diese werden zu Rechtsverhältnissen, indem das objektive Recht die aus den Lebensverhältnissen entspringenden Beziehungen der Beteiligten zu einander regelt und aus den tatsächlichen Vorgängen Rechte und Pflichten der Beteiligten entstehen läßt. Um das objektive Recht auf die Lebensverhältnisse anwenden zu können, muß das Gericht die tatsächlichen Hergänge kennen. Wird der Richter angerufen, um einem der Beteiligten zuzusprechen, was ihm gebührt, so kann er über das Begehren nur entscheiden, wenn er die dazu erforderlichen Tatsachen festgestellt hat. Welche Tatsachen im Einzelfalle der Feststellung bedürfen, damit das begehrte Recht der Partei zugesprochen werden kann, bestimmt sich aber wieder nach dem Inhalte des anzuwendenden Rechtssatzes. Fehlt es auch nur an einer der zur Entstehung des Rechtes erforderlichen Tatsachen, so muß sie der Richter als nicht vorhanden behandeln. Demnach

hat derjenige, der einen Anspruch erhebt, dessen Voraussetzungen darzutun und erforderlichenfalls zu beweisen. Der Nachteil der Ungewißheit trifft also die Partei, die das Recht für sich begehrt. Dasselbe gilt, wenn Tatsachen festzustellen sind, die ein entstandenes Recht aufheben, in seinem Inhalt ändern, die Entstehung des Rechts hemmen, das entstandene Recht beseitigen oder seine Ausübung zur Zeit ausschließen. Läßt sich eine solche Tatsache nicht feststellen, so hat den Nachteil derjenige, dem die aus der Tatsache folgende rechtliche Gegenwirkung sonst zustatten kommt.

Die Beweislast bestimmt sich also nach dem Jnhalt des auf den streitigen Sachverhalt anzuwendenden Rechtssatzes. Daher hat der Kläger darzutun und zu beweisen, was zur Begründung des Anspruchs erforderlich ist. Der Beklagte hat dagegen darzutun und erforderlichenfalls zu beweisen, was den Anspruch des Klägers ausschließt.

Hiernach muß derjenige, der einen Anspruch aus § 7 Abs. 1 und § 18 KFG. geltend macht, zunächst nachweisen, daß überhaupt ein Schaden entstanden ist und daß zwischen diesem und dem schädigenden Ereignis der ursächliche Zusammenhang im vorhin ausgeführten Sinne vorhanden ist[1]). Ob er noch etwas anderes zu erweisen hat oder nicht, ist später zu erörtern.

Nicht anders ist die Beweislastlage, soweit es sich um die Frage des Schadens und des ursächlichen Zusammenhanges handelt, nach BGB. Auch hier muß der Kläger den Schaden und den Kausalzusammenhang nachweisen. Insoweit stimmen KFG. und BGB. überein.

---

1) Vgl. dazu auch Schmelzer, S. 80; Kirchner, S. 96; Lippert, S. 62.

II. Der Entlastungsbeweis des Halters nach dem K. F. G.

§ 1.

Das Gefährdungsprinzip.

Das Gefährdungsprinzip ist das Grundprinzip des KFG. Es ist dort im § 7 festgelegt und zieht sich durch den genannten Paragraphen wie ein roter Faden. In Abs. 1 findet sich der Grundsatz der Haftung in schroffer Form ohne jede Einschränkung. Das Gefährdungsprinzip geht von dem entstandenen Schaden aus. Es fragt nicht nach dem Verschulden des Täters, sondern bezweckt einen Ausgleich für eine besondere Gefährdung der Mitmenschen. Daher muß man die Veranlassung zum Ausgangspunkt nehmen, d. h. das Einstehen für einen Schaden mit der außergewöhnlich gefährdenden Art des Betriebsmittels begründen. Man spricht daher von Erfolgshaftung und bringt damit diese Art der Haftung in Gegensatz zur Verschuldenshaftung. Die Notwendigkeit des Kausalzusammenhanges gilt ebenso hier wie dort. Die Gefährlichkeit des Automobils liegt in erster Linie in seiner Geschwindigkeit. Es tritt ferner hinzu, daß es nicht wie die Eisenbahnen an festliegende Gleise gebunden ist, wodurch infolge seiner Wendigkeit die Gefahren der Schnelligkeit noch erhöht werden. Ueberraschendes Herannahen erschwert ein Ausweichen, verwirrt das Straßenpublikum und erhöht die Möglichkeit des Eintritts von Verkehrsunfällen. Geräusch des Motors und der plötzliche, scharfe Klang von Hupe und Signalinstrumenten veranlassen leicht das Scheuen und gefahrbringende Durchgehen von Pferden. Die Begründung zum Entwurf

des Gesetzes[1]) weist dann noch darauf hin, daß eine besondere Gefahr des Automobilbetriebes darin liegt, daß der Mechanismus des Automobils ein ungleich verwickelterer ist als der der übrigen Fahrzeuge; geringe Fehler in der Beschaffenheit oder Zusammensetzung der einzelnen Teile, kleine Störungen in ihrer Funktion können die Lenkung der Maschine plötzlich unmöglich machen. Gerade das Versagen der Steuerung sei hier noch besonders hervorgehoben, das den Führer jeder Lenkung des Wagens beraubt.

Das K. F. G. bezweckt lediglich den Schutz der auf der Straße befindlichen Personen und Sachen. Ursprünglich ging man in den Gesetzgebungsverhandlungen (Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, in Verhandlungen des Reichstages Bd. 248, S. 5559) von dem Gedanken aus, daß derjenige, der sich auf der Straße befindet, mehr geschützt sein muß als der Fahrgast. Denn jener muß den Automobilverkehr über sich ergehen lassen, gleichviel, ob er es will oder nicht. Dieser nimmt aber die Gefahr der Automobilbeförderung freiwillig auf sich. Dies ist zweifellos richtig, soweit die Beförderung von Personen tatsächlich mit deren rechtlich bedeutsamen Willen geschieht. Fehlt diesen Personen aber der Wille, weil sie geschäftsunfähig (geisteskrank oder unter 7 Jahren alt) sind, so wird dieser Grund nicht durchgreifen, ebenso wenn z. B. Gefangene durch ein Automobil befördert werden.

Lorenz[2]) sucht die Begründung so zu geben, daß er sagt: Soweit solche Personen einen rechtlich bedeutsamen

1) Vgl. Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Verhandlungen des Reichstages, Bd. 248, S. 5597, - entnommen: v. Schimpff, S. 69.

2) Lorenz, S. 30.

Willen wegen Geisteskrankheit, jugendlichen Alters usw. nicht zu äußern vermögen, erfolge doch ihre Beförderung in ihrem Interesse. Man wird das nur zum Teil gelten lassen können, sich aber sagen müssen, daß die Beförderung von Gefangenen, die rechtlich ebenso zu beurteilen ist, zweifellos hiermit nicht in Einklang zu bringen ist. Dennn ihre Beförderung erfolgt zweifellos nicht in ihrem Interesse. Vielmehr ist der Grund darin zu suchen, daß der Gesetzgeber das Gefahrenmoment bei der Beförderung tatsächlich wohl geringer eingeschätzt hat als sonst im Automobilverkehr. Tatsächlich ist dies auch der Fall; denn abgesehen von Zusammenstößen mit anderen Automobilen, der Eisenbahn und Fuhrwerken, wo ja wieder Autorecht (§ 17 KFG.) in Frage kommt, soweit die Haftung des anderen Teils stattfindet, drohen ja dem Fahrgast nur die dem Kraftfahrzeuge innewohnenden Betriebsgefahren und diese soll der Halter Fahrgästen gegenüber nur nach den Vorschriften des BGB. zu vertreten haben. Denn nach der Statistik sind Unfälle mit ernsteren Beschädigungen der Insassen im Automobilverkehr verhältnismäßig selten und vermutlich nicht häufiger als sie auch bei Benutzung anderer Fahrzeuge infolge Durchgehens der Pferde und dergleichen eintreten[1]). Selbstverständlich sind, wenn sich die Beförderung als unerlaubte Handlung darstellt, die Vorschriften der §§ 823 ff anzuwenden[2]).

Liegt ein Kontraktverhältnis der Beförderung zugrunde, so scheidet die Anwendung des § 8, 1 KFG., wie überhaupt das Automobilgesetz aus[3]).

---

1) Kirchner; S. 125.
2) Lorenz, S. 30.
3) Lorenz, S. 29.

Abgesehen von diesen Fällen findet auch das KFG. und damit auch das Gefährdungsprinzip keine Anwendung, wenn der Verletzte bei dem Betriebe tätig war, z. B. als Chauffeur oder Herrenfahrer oder wenn der Unfall durch ein Fahrzeug, dessen Geschwindigkeit auf ebener Bahn 20 km nicht übersteigen kann, herbeigeführt ist oder wenn der Schaden durch ein Kleinkraftrad angerichtet ist. In den letztgenannten Fällen findet das KFG. keine Anwendung, weil die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeuges vermindert ist, und zwar durch die Herabsetzung der möglichen Geschwindigkeit bezw. die nur geringe Motorkraft.

Im ersteren Falle hielt man es deshalb nicht für notwendig, den Lenker des Kraftwagens selbst besonders zu schützen, denn sehr oft wird ihm bei Unfällen, die eine eigene Verletzung nach sich ziehen, nicht der Vorwurf eigenen Verschuldens erspart bleiben können. Die Haftung aus § 7 Abs. 1 Satz 1 KFG. setzt also nach den vorigen Ausführungen lediglich voraus, daß sich die mit dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges verbundene Gefahr, die Betriebsgefahr, in einem Unfall verwirklicht hat, daß ein Mensch oder eine Sache von den bei dem Betriebe wirkenden Kräften erfaßt und beschädigt worden ist. Wie dies gekommen ist, welche Umstände mitgewirkt haben, um den Menschen oder die Sache dem Gefahrenbereiche des Kraftfahrzeuges nahezubringen, das aufzuklären und die einzelnen ursächlichen Beziehungen zwischen dem Unfall und den voraufgegangenen Umständen darzulegen, gehört nicht zum Klagegrund. Der Beschädigte hat nur zu beweisen, daß ein Mensch oder eine Sache im Zusammenhange mit dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges unter Umständen beschädigt worden ist, die ganz allgemein auf die

Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen Betrieb und Unfall hinweisen. Sache des Halters ist es, wenn er seine Ersatzpflicht ablehnen will, die Beziehungen zwischen dem Unfall und seiner Vorgeschichte aufzuklären und nachzuweisen, daß ein Befreiungsgrund vorliege. Die Befreiungsgründe führt das KFG. im § 7 Abs. 1 S. 2 auf. Hier heißt es: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tierhalters zurückzuführen ist, und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat." Die Formel: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn . . ." bedeutet in der Gesetzessprache, daß es sich um Einredetatsachen handelt, die der Halter darzulegen und zu beweisen hat, wenn er sich von der nach § 7 Abs. 1 Satz 1 KFG. begründeten Haftpflicht befreien will. Es ist daher zu untersuchen:

a) Der Begriff der Unabwendbarkeit und seine Umgrenzung, und

b) wenn der Beweis der Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt geführt ist.

§ 2

Der Begriff der Unabwendbarkeit und seine positive und negative Umgrenzung.

Das Gesetz spricht von einem „unabwendbaren Ereignis, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit

des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht". Diese Fassung vermeidet den nahe verwandten Begriff der höheren Gewalt. Zum Verständnis des § 7 Satz 2 KFG. muß aber kurz auf diesen in der Rechtsprechung zum Reichshaftpflichtgesetz viel behandelten Begriff eingegangen werden.

Der auch im Reichshaftpflichtgesetz verwandte Begriff „höhere Gewalt" ist gleichbedeutend mit dem in § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gebrauchten Ausdruck „. . . unabwendbarer äußerer Zufall". Es handelt sich dabei um ein zufälliges schadenstiftendes Ereignis, das außerhalb des Betriebes entstanden und von außen her in diesen Betrieb eingebrochen ist und das zweitens in seinem Eintritt selbst und in seinen schädlichen Folgen von dem Unternehmer auch bei Anwendung der größten Sorgfalt nicht vorausgesehen wird und sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln nicht abwenden läßt[1]). Das erste Erfordernis des „Eintritts von außen her" schließt aus dem Kreise der höheren Gewalt alle Ereignisse aus, die durch Handlungen der im Betriebe Tätigen in Ausführung ihrer Diensthandlungen oder durch den Zustand der Betriebsmittel herbeigeführt worden sind. Aber während die Rechtsprechung früher Handlungen eines Dritten oder Ereignisse, die nicht einen Teil des Betriebes selbst bildeten, als Ereignisse aufgefaßt hatte, die von außen her eintreten[2]), hat das Reichsgericht später den Grundsatz aufgestellt, daß als von außen eintretende Ereignisse diejenigen nicht anzusehen seien, die bei dem Betriebe mit einer gewissen Häufigkeit aufzutreten pflegen

1) RG., 21, 16; 44, 27; 50, 92; 64, 404; 95, 64.
2) Vgl. RG., 21, 18 ff.; Eisenbahnrechtentschdg. 6, 102; 11, 146.

und durch die Natur des Betriebes gegeben seien[1]). Diese weitgehende Einschränkung des Begriffes der höheren Gewalt hat häufig zur Abweisung des Einwandes der höheren Gewalt geführt. Insbesondere sind Unfälle im Straßenbahnverkehr, die durch scheu gewordene Pferde oder durch unmündige Kinder verursacht worden sind, nicht als höhere Gewalt bezeichnet worden, weil solche Vorkommnisse, wie ihre Häufigkeit beweise, sich bei der Art des Betriebes als unvermeidbar ergäben und deshalb nicht als äußere, sondern als dem Betriebe angehörige Zufälle anzusehen seien[2]).

Diese starke Einengung des Begriffs der höheren Gewalt sollte für das KFG. vermieden werden. Die Fassung des § 7 Satz 2 KFG. „unabwendbares Ereignis . . ." stimmt mit dem Begriff der höheren Gewalt in dem Erfordernis der Unabwendbarkeit überein, geht aber weiter als dieser Begriff[3]). Denn anstelle des zweiten Erfordernisses, daß das Ereignis von außen her in den Betrieb eingewirkt haben müsse, setzt das Gesetz die negative Forderung, daß das Ereignis nicht auf den in § 7 KFG. bestimmt formulierten Regelwidrigkeiten des Betriebe beruhe. Der Halter eines Kraftfahrzeuges ist günstiger gestellt als der Eisenbahnunternehmer, er braucht nur darzulegen, daß das ursächliche Ereignis nicht in bestimmten Regelwidrigkeiten des Betriebes beruhte und im übrigen unabwendbar war. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß sich dieser Entlastungsbeweis einfach und

---

1) RG. 50, 92; 54, 404; J.W., 1904, S. 183, 292; 1901, S. 165.
2) Eisenbahnrechtl. Entschdg. 20, 249.
3) Weitz, Teil I, S. 72.

leicht gestaltet, er wird im Gegenteil meist schwer zu führen sein.

a) Zu den unabwendbaren Ereignissen in ihrer negativen Abgrenzung gehören also nicht die Handlungen der bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges selbst tätigen Personen, gleichgültig, ob sie ein Verschulden trifft oder nicht[1]). Kraft positiver Gesetzesbestimmung gehören ferner in den Kreis der unabwendbaren Ereignisse nicht solche Unfälle, die auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruhen. Das Gesetz spricht hier von Fehlern in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder von Mängeln seiner Vorrichtungen. Es handelt sich hierbei um die inneren Betriebsgefahren, d. h. um Ereignisse, die auf einem Konstruktions- oder Materialfehler oder einem Versagen eines der zu dem Fahrzeug als Ganzen vereinigten Teile beruhen[2]). Der Halter haftet also für alle Schäden, die sich ergeben aus Versagung der Steuerung, Platzen der Luftreifen, Selbstentzündung und dergl. Solche Störungen sind als Versagen der Vorrichtungen des Fahrzeuges zu betrachten. Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs würden z. B. sein Mängel im Material, Fehler in der Konstruktion. Auch Vorrichtungen zum Aufhängen oder sonstigen Unterbringen von Reisegepäck wird man zu den Betriebseinrichtungen rechnen müssen.

Voraussetzung ist aber, daß der Fehler oder die Betriebsstörung für den Unfall ursächlich geworden ist. Wird das Fahrzeug nach einem Unfall auf Betriebssicherheit untersucht und stellen sich hierbei Mängel heraus, so

1) Weitz, aaO., S. 74; Kirchner, S. 79; a. A. Isaac, aaO., S. 178.
2) Kirchner, S. 72,73. Weitz, Teil I, S. 72/73.

kann der Halter immer noch den Nachweis führen, daß diese Mängel für den Unfall nicht kausal waren. Ist aber die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen einer Unregelmäßigkeit des Betriebes und dem Unfall nicht widerlegt, so kommt es für die Bejahung der Haftpflicht nicht darauf an, ob daneben noch irgendwelche anderen ursächlichen Momente in Frage stehen. Es ist daher auch belanglos, ob das Versagen einer Betriebseinrichtung auf äußere Einflüsse, z. B. Frost, zurückzuführen ist. Auch das Schleudern des Fahrzeugs auf nassen Wegen ist eine Folge des zur Bereifung verwandten Materials oder des unvollkommenen Gleitschutzes und deshalb vom Halter unbedingt zu vertreten.

b) Zu den unabwendbaren Ereignissen sind dagegen positiv zu zählen Naturereignisse, z. B. Erdbeben, Orkan, Lawinensturz, Erdrutsch, Blitzschlag und dergl. Da für das KFG. das dem Begriff der höheren Gewalt zugehörige Erfordernis des Eintritts von außen wegfällt, so gehören zu den unabwendbaren Ereignissen auch Handlungen des Verletzten selbst, sowie dritter Personen, die nicht gerade als Organe des Halters bei dem Betriebe tätig waren[1]). Das Gesetz bestimmt das in § 7 ausdrücklich. Denn als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere, wenn es auf einem unabwendbaren Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und der Halter wie auch der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt angewendet haben.

Das Gesetz spricht vom Verhalten des Verletzten, nicht von seinem Verschulden. Das Verhalten des

1) J. W., 1902, S. 212, 591.

Verletzten kann ein unverschuldetes oder ein verschuldetes sein[1]). Es kommt für den Ausschluß der Haftung darauf an, daß jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet worden ist. Ist das der Fall, dann kommt es auf ein konkurierendes Verschulden nach § 9 KFG. und § 254 BGB. nicht an. Auch das Verhalten eines bei dem Betriebe nicht tätigen Dritten kann verschuldet sein oder nicht. Die Haftung ist auch hier ausgeschlossen, wenn jede gebotene Sorgfalt vom Halter und Führer angewendet worden ist.

Unabwendbares Ereignis ist endlich auch dann vorhanden, wenn der Unfall auf das tierische Verhalten eines Tieres zurückzuführen ist. Unerheblich ist es, welcher Tierart das Tier angehört[2]). Auch Insekten gehören zu den Tieren im Sinne des § 7 KFG., z. BC. eine Biene sticht den führenden Halter, oder sticht ein Pferd, das scheu wird und in ein Auto rennt und dabei zu Grunde geht[3]). Es ist hierbei gleichgültig, ob das tierische Verhalten auf eine Betriebsäußerung oder auf andere Ursachen zurückzuführen ist[4]). Unter § 7 Abs. 2 KFG. fällt nicht nur der Fall, daß das tierische Verhalten die Verletzung oder Tötung eines Menschen durch das Kraftfahrzeug herbeiführte, sondern auch der Fall, daß das Tier selbst infolge seines tierischen Verhaltens seine Verletzung herbeiführte. Wenn z. B. ein Pferd durchgeht und (es soll sich hierbei um das spezifisch tierische Verhalten handeln) jemand vor dem durchgehenden Pferde zurückweicht, dabei vor ein fahrendes Kraftfahrzeug gerät und

1] Weitz, aaO., S. 74.
2) Weitz, aaO., S. 74.
3) Weitz, aaO., S. 47 a. A. O. Eger, S. 162; Oberländer-Bezold, aaO., S. 258.
4) Kirchner, S. 80.

verletzt wird, so ist das ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 KFG. Ebenso wenn das durchgehende Tier sich selbst auf Grund seines tierischen Verhaltens der Leitung entzieht und durch sein Verhalten von einem fahrenden Kraftfahrzeug verletzt wird, so findet auch hier § 7 Abs. 2 KFG. Anwendung. Denn § 7 Abs. 2 spricht allgemein davon, daß ein Ereignis auf das tierische Verhalten eines Tieres zurückzuführen ist und bezeichnet die Verletzung als unabwendbares Ereignis.

Die Worte des § 7 Abs. 1 Satz 3 KFG. „und sowohl der Halter wie der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat" umgrenzen den Begriff der Unabwendbarkeit nicht nur für die angeführten Fälle des menschlichen und tierischen Verhaltens[1]). Denn diese Fälle sind, wie das Wort „insbesondere" im Satz 3 des § 7 KFG. zeigt, nur Beispiele eines unabwendbaren Ereignisses. Die Beobachtung jeder nach den Umständen gegebenen Sorgfalt umgrenzt den Begriff der Unabwendbarkeit allgemein, gleichviel auf welches ursächliche Ereignis der Ausschluß der Haftung gestützt wird[2]). Die Worte „und sowohl der Halter wie der Führer usw." gelten demnach auch für den Satz 2 § 7 KFG. Die Befreiung tritt aber nur ein, wenn Halter und Führer die erwähnte Sorgfalt angewendet haben. Das gilt insbesondere dann, wenn der Führer und Halter in demselben Wagen führen. Verletzt auch nur einer diese vom Gesetz geforderte Sorgfalt, so ist die Haftpflicht des Halters gegeben[3]).

---

1) Kirchner, S. 81.
2) Kirchner, S. 81; Weitz, S. 75.
3) Weitz, S. 75.

§ 3.

Der Beweis der Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt.

Wenn das Gesetz jede gebotene Sorgfalt fordert, so geht es über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt des § 276 BGB. hinaus. Es verlangt eine außergewöhnliche Sorgfalt, also ein sachgemäßes, geistesgegenwärtiges und überlegtes Handeln im Augenblick der Gefahr, insbesondere auch völlige Beherrschung der jeweiligen Verkehrsverhältnisse[1]). Aber Unmögliches verlangt das Gesetz von Halter und Führer nicht. Deshalb spricht es von jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt. Demnach ist ein unrichtiges Verhalten in einer außerordentlichen Lage, die raschen Entschluß und tatkräftiges Handeln erfordert, dem Handelnden nicht schlechthin als Verschulden anzurechnen[2]). War der Unfall unter gar keinen Umständen abzuwenden, dann ist die Haftung ausgeschlossen.

Wann jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt vom Halter und Führer beobachtet ist, kann natürlich nicht allgemein angegeben werden. Es kommt hierbei auf die Umstände des Einzelfalles an .

Diese Sorgfalt muß der Halter zu seiner Entlastung darlegen und erforderlichenfalls beweisen. Denn die Sätze 2 und 3 des § 7 KFG. sind Ausnahmen von dem Gefährdungsprinzip. Wer sich aber auf die Ausnahme beruft, hat deren Voraussetzungen zu erweisen. Auf den Ausschluß der Haftung muß sich der Halter berufen. Dabei

---

1) RG. 86, 149; 92, 38; Henkel, S. 72; Lippert, S. 75; Weitz, S. 75; Kirchner, S. 81/82.

2) J. W, 1904, S. 267; 1905. S. 528; 1907, S. 673; 1911, S. 982.

hat er nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht allein nachzuweisen, daß er die vom Gesetz geforderte Sorgfalt beobachtet hat, sondern auch, daß es der Führer getan. Ist der Halter selbst Führer des Kraftfahrzeuges gewesen, dann braucht er natürlich nur nachzuweisen, daß er die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

§ 4.

Berücksichtigung des konkurrierenden Verschuldens Dritter.

Gemäß § 9 KFG. kann es sich hier handeln um das konkurrierende Verschulden des Verletzten selbst oder einer anderen Person, die entweder Halter, Führer oder sonst beim Betriebe eines Kraftfahrzeuges tätig ist.

1. Die Handlung dieses Dritten kann z. B. darin bestehen, daß er den Verletzten vorsätzlich oder fahrlässig in die Fahrbahn des Kraftfahrzeugs stößt. Dieser Fall ist ausschließlich nach § 7 KFG. zu beurteilen. Der Halter hat zu seiner Entlastung nachzuweisen, daß der Unfall durch das Verhalten des Dritten verursacht worden ist und daß er, der Halter, und der Führer jede gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

Durch diese Vorschrift ist dem richterlichen Ermessen Spielraum gelassen. Immerhin ist das dem Richter eingeräumte Recht, die Verpflichtung zur Leistung nur insoweit auszusprechen, als der Anteil des Beschädigten bei der Verursachung reicht, in dreifacher Weise beschränkt:

a) in Bezug auf die Art der Verursachung; auf Seiten des Beschädigten genügt Mitverursachen[1]). Das Maß des Ausgleiches gibt aber die vorwiegende Verursachung;

1) Früher vertrat man allerdings die Auffassung, daß auf Seiten des Beschädigten Verschulden vorgelegen haben muß.

b) in Bezug auf die Person der Beteiligten; neben dem Schädiger muß der Beschädigte mitgewirkt haben;

c) in Bezug auf die Art der Verpflichtung; es muß sich um Schadensersatzleistungen handeln.

Was nun den Entlastungsbeweis im Falle des § 254 BGB. betrifft, so ist davon auszugehen, daß § 254 BGB. eine Ausnahme von dem Grundsatz darstellt, wonach der Schädiger (Schuldner) den Geschädigten (Gläubiger) zu entschädigen hat. Wenn sich also der Schuldner auf die Ausnahmevorschrift des § 254 BGB. beruft, so muß er ihre Voraussetzungen beweisen. Ein Beispiel möge die Rechtslage veranschaulichen:

A. hat dem B. ein Pferd erschossen. Der Geschädigte B. klagt.

Der Anspruch ist ein solcher aus unerlaubter Handlung. B. wird hier darlegen und bei Bestreiten zu beweisen haben ,daß die Voraussetzungen der §§ 823 Abs. 1. Abs. 2, 826 BGB vorliegen, ferner, daß ein Schaden entstanden ist und das Verhalten des A. für den Schaden kausal gewesen ist. Der verklagte A. macht seinerseits geltend, daß B. das Pferd durch ein eingehegtes Jagdgelände bei einer Treibjagd geführt habe. Es stützt sich A. also auf § 254 BGB. Er hat also dessen Voraussetzungen im Falle des Bestreitens zu beweisen. Er hat also nachzuweisen,

a) daß auch das Verhalten des B. kausal war für den entstandenen Schaden;

b) daß B. schuldhaft, d. h. vorsätzlich und fahrlässig gehandelt hat. Mehr braucht A. nicht nachzuweisen. Sache des Richters ist es nunmehr, das Maß der Verursachungen des A. und B. gegeneinander abzuwägen.

Wie steht es aber, wenn nicht B., sondern sein Knecht C mit dem Pferde durch das Jagdgelände gefahren ist?

Die im § 254 Abs. 2 BGB. hervorgehobene entsprechende Anwendung des § 278 BGB. gilt nach herrschender Ansicht auch für Abs. 1, während bestritten ist, ob eine Ausdehnung auf Schädigung durch unerlaubte Handlung befürwortet werden kann. Das Reichsgericht lehnt die Erweiterung als nicht im Interesse der Billigkeit liegend ab, und zwar auch, wenn es sich um das Verschulden des gesetzlichen Vertreters handelt, wie z. B. wenn im Eisenbahnbetriebe infolge mangelnder Aufsicht des mitfahrenden gesetzlichen Vertreters ein Kind verunglückt[1]). Denn in einem solchen Falle gründet sich die Klage des verletzten Kindes nicht auf einen mit der Eisenbahn vom Kinde durch seinen gesetzlichen Vertreter abgeschlossenen Beförderungsvertrag, sondern auf das Reichshaftpflichtgesetz. Es fehlt also an einem Vertrage, zu dessen Erfüllung sich das verletzte Kind seines gesetzlichen Vertreters der Eisenbahn gegenüber bedient. Ostwald[2]) will allerdings einen solchen Vertrag dadurch konstruieren, daß das Kind durch seinen gesetzlichen Vertreter den Beförderungsvertrag mit der Eisenbahn abschließt und hierdurch auch den gesetzlichen Vertreter die notwendige Aufsicht auszuüben versprechen läßt. Ostwald ist aber entgegenzuhalten, daß nach der Lebensanschauung lediglich die erwachsene Person durch Lösung der Fahrkarte in eigener Person den Vertrag abschließt mit der Maßgabe, auf das auf die Reise mitgenommene Kind

1) RG. 62, 106; 143; 91, 138; J. W., 1920, S. 65.
2) J. W., 1921, S. 325.

zu achten, muß aber, wie Ostwald meint, das Kind die Aufsicht seines Vertreters zusagen. Der Standpunkt des Reichsgerichts entspricht somit mehr der Lebensauffassung und ist darum richtig. Da es somit an einer vertraglichen Beziehung zwischen dem Kinde und der Eisenbahn fehlt, kann von der Anwendung des § 278 BGB. keine Rede sein. Die Eisenbahn kann dem deliktsunfähigen Kinde sein eigenes Verhalten nicht entgegensetzen, auch nicht das des gesetzlichen Vertreters. Vielmehr könnte sie sich an den gesetzlichen Vertreter aus dem mit ihm geschlossenen Vertrage wegen mangelhaft geführter Aufsicht schadlos halten[1]). In dem oben angeführten Beispiel: A. erschießt das Pferd des B., mit dem dessen Knecht C. durch das Jagdgelände fährt, ist gleichfalls keine vertragliche Beziehung zwischen A. und B. vorhanden, zu deren Erfüllung dem A. gegenüber sich B. des C. als Hilfsperson bediente. Soweit es sich also um das Verhalten einer Hilfsperson des durch eine unerlaubte Handlung Geschädigten handelt, kann für die Abwägung nach § 254 BGB. anstatt des § 278 nur der § 831 BGB. in entsprechender Anwendung herangezogen werden, wodurch eine gleichgeartete Verantwortlichkeit seitens des Schädigers und des Geschädigten hergestellt wird, die dem Geist des Gesetzes entspricht[2]). A. hat demnach dem B. nach § 823 BGB. das Pferd zu ersetzen. B. hatte aber den C. zu einer Verrichtung bestellt, nämlich zum Fahren mit dem Pferde. Im Fahren durch das Jagdgelände, also in Ausübung der Verrichtung hat C. den B. dadurch geschädigt, daß er es ermöglicht hat, daß B. das Pferd erschoß und schadens-

1) Warneyer, Rechtspr., 1912, Nr. 64, S. 76.
2) RG, 77, 212; 79, 319; Recht, 1923, Nr. 525.

ersatzpflichtig wurde. Es sind also die Voraussetzungen des § 831 BGB. gegeben. B. hat dem A. den durch C. zugefügten Schaden zu ersetzen, der durch Aufrechnung ausgeglichen wird. Hier braucht A. das Verschulden des B. nicht zu erweisen; denn dessen Verschulden wird vom Gesetz präsumiert. Die Haftung des B. ist nicht Haftung für fremde Schuld; denn § 831 BGB. setzt im Satz 1 auf Seiten der Hilfsperson nur objektiv widerrechtliche Schadenszufügung und nicht Verschulden voraus. Daraus folgt, daß die Haftung des B. eine Haftung für eigene Schuld ist. Es muß also B. nach § 831 Satz 2 gegenbeweislich dartun, daß ihm ein Verschulden nicht zur Last fällt.

So gestaltet sich die Beweis- und Entlastungsfrage nach den Bestimmungen des BGB.

Betrachten wir den Fall vom Standpunkt des Automobilgesetzes. A hat das Pferd des B, das dessen Knecht C gelenkt hat, mit seinem Kraftfahrzeug überfahren und getötet. § 254 BGB. findet nach K. F. G. § 9 mit der Maßgabe Anwendung, daß hier das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht. Demnach ist ein Verschulden des C als desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über das Pferd hat, vom Ersatzpflichtigen zu beweisen[1]). Die Beweis- und Entlastungsbeweislast gestaltet sich in den beiden Fällen wie folgt:

Nach BGB.: Der Geschädigte B, der Ersatz seines Pferdes verlangt, hat außer dem Schaden und dem ursächlichen Zusammenhange Verschulden des A nachzuweisen. A hätte nach § 254 BGB. Verschulden des B zu erweisen und den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem

1) Weitz, aaO., S. 91.

schuldhaften Handeln des B und dem Schaden. Da aber § 831 BGB. in Frage kommt, wird das Verschulden des B. präsumiert. B. kann sich aber und muß sich exculpieren. Hierbei ist es gleichgültig, ob C schuldhaft gehandelt hat oder nicht.

Nach KFG.: B hat den Schaden und den ursächlichen Zusammenhang zwischen ihm und dem Unfall zu erweisen. A muß dann den Entlastungsbeweis nach § 7 S. 2 und 3 KFG. führen und ist von der Haftung frei. Kann er diesen nicht führen, so kommt § 9 KFG. in Verbindung mit § 254 BGB. zur Anwendung. A. hat hier das Verschulden des B. zu erweisen, indem er ein Verschulden des C. nachweist. Hier muß also A. das Verschulden des C. erst nachweisen, wenn er sich mit Erfolg auf § 9 KFG. berufen will.

II. b) Der Entlastungsbeweis des Führers nach B. G. B.

§ 1.

Bei Schäden anläßlich der Beförderung von Personen.

a) Bei vertraglicher Beförderung, die nicht Gefälligkeitsfahrt ist.

Wie im § 1 dieser Abhandlung bereits erörtert wurde, bezweckt das KFG. nur den Schutz der auf der Straße befindlichen Personen und Sachen. Zu diesen Personen gehört der Fahrgast nicht. Die strenge Haftung nach § 7 KFG. trifft hier den Halter nicht und kommt dem Fahrgast nicht zugute (§ 8 No. 1 KFG.). Dieser kann sich nur auf die allgemeinen Bestimmungen des BGB. stützen, nach denen eine Haftung ohne Verschulden nicht gegeben ist (§ 276 BGB.). Das ist auch begründet. Denn Personen und Sachen auf der Straße müssen den Gefah-

ren des Verkehrs, also auch des Kraftfahrzeugverkehrs, auf sich nehmen, ob sie wollen oder nicht; der Fahrgast dagegen gibt dadurch, daß er mit dem Unternehmer einen Beförderungsvertrag schließt und sich dem Kraftfahrzeug anvertraut, zu erkennen, daß er die Gefahr der Beförderung durch das Auto auf sich nimmt[1]). Die Haftung des Halters bestimmt sich somit nach den Abmachungen mit dem Fahrgast, in Ermangelung solcher nach den ergänzenden Vorschriften des BGB. Schließt der Fahrgast mit dem Führer eines Autobus ab, dann ist dieser als Stellvertreter des Halters zu betrachten. Ebenso bei den Kraftdroschken.

Bei der Beförderung ist der Führer Erfüllungsgehilfe des Halters. Für das Verschulden des Führers muß der Halter ohne Einschränkung eintreten (§§ 276, 278 BGB.). Der beschädigte Fahrgast hat demnach außer dem Schaden und dem Kausalzusammenhange nachzuweisen das Verschulden des Halters bezw. Führers. Er ist hier also schlechter gestellt. Steht das Verschulden des Führers fest, dann ist dem Halter durch § 278 BGB. jeder Entlastungsbeweis unmöglich gemacht. Der Entlastungsbeweis des § 831 S. 2 BGB. scheidet aus, soweit eine Verletzung des Fahrgastes vorliegt[2]).

Dasselbe gilt, wenn eine Sache beschädigt oder zerstört worden ist, die auf Grund eines Vertrages von einem Automobil befördert wurde.

Der § 8 No. 1 KFG. spricht nur von dem verletzten Fahrgast. Wie steht es nun, wenn der Fahrgast getötet oder verletzt ist, mit den Personen, denen er kraft Gesetzes

1) Vgl. Weitz, aaO., S. 77; Bohlmann, S. 65; Kirchner, S. 99.
2) Bohlmann, S. 65; Weitz, S. 79.

unterhaltungspflichtig ist bezw. unterhaltungspflichtig werden konnte (§§ 844, 845 BGB.). In diesem Falle kommt nicht der § 8 KFG. zur Anwendung, sondern der § 16 KFG. Hiernach bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften unberührt, nach welchen der Fahrzeughalter für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des KFG. haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist. Zu den reichsgesetzlichen Vorschriften gehört auch das BGB., und zwar kommen die §§ 823 ff. zur Anwendung. Es müssen also die geschädigten Unterhaltungsberechtigten die Voraussetzungen der §§ 823 Abs. 1 oder 823 Abs. 2 oder 826 BGB. nachweisen, wenn der Halter selbst das Fahrzeug gelenkt hat. Zu diesen Voraussetzungen gehört aber auch das Verschulden des Halters. Auch dieses müssen die Geschädigten nachweisen. Der Halter braucht sich hier nicht zu entlasten. Erst wenn dem führenden Halter Verschulden nachgewiesen ist, muß sich der Halter ganz oder teilweise entlasten, indem er sich auf konkurrierendes Verschulden des Fahrgastes beruft und dieses nachweist. (§§ 846, 254 BGB.)

Hat der Halter das Fahrzeug nicht selbst gelenkt, sondern sein Chauffeur, so können die geschädigten Unterhaltsberechtigten sich an den Halter nach § 831 BGB. halten. Der § 278 BGB. kommt hier nicht zur Anwendung. Denn den Unterhaltungsberechtigten gegenüber hatte der Halter keine Beförderungspflicht, zu deren Erfüllung er sich des Chauffeurs bediente. Der Halter kann also sich exkulpieren. Gelingt ihm der Entlastungsbeweis, so entfällt seine Haftung und die Geschädigten können sich nur an den Chauffeur halten. Mißlingt dem Halter

der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB., dann steht ihm immer noch der Beweis des konkurrierenden Verschuldens des verletzten Fahrgastes offen (§§ 846, 254 BGB.).

b) Die unentgeltliche Mitnahme von Fahrgästen kommt sowohl bei Autofahrten und besonders bei Fahrten mit dem Motorrad häufig vor und sind sehr beliebt. Es handelt sich hier um sogenannte Gefälligkeitsfahrten.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß bei der rechtlichen Beurteilung von Unfällen, bei denen Fahrgäste eines Kraftwagens oder Motorrades zu Schaden kommen, die Grundsätze des BGB. und KFG. auch dann zur Anwendung kommen, wenn es sich um Gefälligkeitsfahrten handelt (§ 8 No. 1 KFG.).

Ueber Gefälligkeitsfahrten und die hiermit verbundene Haftung sind eine Reihe Entscheidungen ergangen, ebenso besteht auch eine reichhaltige Literatur über diese Fragen. Hierbei wurden meist solche Fälle besprochen, bei denen Fahrgäste bei der Mitnahme auf Fuhrwerken zu Schaden gekommen sind. Hier suchte die Rechtsprechung die strenge Tierhalterhaftung zu mildern, da ja nach § 833 Abs. 1 BGB. der Tierhalter, soweit Schäden durch Luxustiere in Frage kommen, in jedem Falle haftet. Die erste oberstrichterliche Entscheidung[1]) stellte sich noch auf den strengen Standpunkt und ließ den Tierhalter nach dem Gefährdungsprinzip, das ein Verschulden nicht voraussetzt, haften. Diese Entscheidung wird heute nicht mehr gebilligt. Vielmehr suchte man die Haftung dadurch abzuschwächen, daß man für den einzelnen Fall aus dem Verhalten der Beteiligten und aus den begleitenden Umständen einen Vertrag auf Ausschluß der Haftung des Tier-

1) RG. 54, 73.

halters entnahm, ohne daß die Beteiligten eine solche Willenseinigung erklärt zu haben brauchten, ja, ohne daß sie auch nur an Gefahr und Unfall gedacht hatten[1]), insbesondere sah man einen stillschweigenden Vertrag auf Ausschluß der Haftung in der Bitte um Mitnahme und Einwilligung dazu[2]). Dagegen erblickte man einen solchen stillschweigenden Ausschlußvertrag nicht, wenn der Fahrgast eingeladen war oder die Fahrt im Interesse des Fuhrwerkbesitzers geschah.

Später wies man darauf hin, daß es in vielen Fällen an einer tatsächlichen Unterlage fehle, einen stillschweigenden Vertrag auf Ausschluß der Haftung anzunehmen, und hob hervor, daß es zweifellos einer im Leben allgemein herrschenden Anschauung entspräche, daß derjenige, der sich bewußterweise außerhalb eines Vertragsverhältnisses und ohne eine sonstige rechtliche oder sittliche Verpflichtung einer Gefahr aussetzt, diese Gefahr auf sich nimmt. Liegen also nicht besondere Umstände vor, aus denen sich eine Haftpflicht des Fuhrwerksbesitzers ergibt, so fährt der Gast auf eigene Gefahr.

Diese Entscheidungen bezogen sich jedoch auf die Haftung des T i e r halters. Welche Grundsätze sind nun hinsichtlich der Haftung des Kraftfahrzeughalters anzuwenden? Hier kommt eine Abschwächung des Gefährdungsprinzips, wie sie die vorhin erwähnten Entscheidungen bezweckten, nicht in Frage; denn der Kraftfahrzeughalter haftet ja seinen Fahrgästen nur bei Verschulden (§ 8 No. 1 KFG.). Er hat daher die im Verkehr erforderliche Sorgfalt anzuwenden. Verfehlt wäre die Ansicht, der

1) RG., 65, 18; J. W., 1908, S. 108; Warneyer, Rechtspr., 1908, Nr. 157; 1909, Nr 375.
2) RG., 65 18; Warneyer, Rechtspr., 1902, Mr. 353; 1906, Nr. 100.

Fahrzeughalter habe nur für die Sorgfalt einzustehen, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt; denn das BGB. beschränkt die Haftung auf das Einstehen für eine solche Sorgfalt auf bestimmt bezeichnete Fälle (§§ 690, 708, 1359, 1664, 1686, 2131 BGB.), von denen jedoch keiner hier vorliegt[1]). Die Haftung richtet sich mithin nach den im BGB. allgemein aufgestellten Regeln, d. h. der Halter muß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt anwenden, falls er selbst am Steuer sitzt.

Worauf ist nun die Haftung des Halters zu stützen? Sie auf Vertrag zu stützen ist unmöglich. Ein rechtsverbindlicher Vertrag ist zwischen den Beteiligten nicht zustande gekommen. Denn es fehlt die Uebernahme einer Verpflichtung. Die Verpflichtung lautet ja nur: fahren Sie ein Stück mit. Damit kommt aber ein Vertrag ebensowenig zustande, wie wenn ich Bekannte zu einer Gesellschaft einlade und ihnen das Essen, Zigarren, der Wein schlecht bekommen. Eine vertragliche Haftung auf Schadensersatz scheidet also bei Gefälligkeitsfahrten aus. Die Haftung kann also nur auf ein außervertragliches Rechtsverhältnis, d. h. auf eine unerlaubte Handlung gestützt werden. Der verletzte Fahrgast hat also das Vorhandensein der Voraussetzungen der §§ 823, 826 BGB. darzulegen, und zu diesen gehört auch das Verschulden des Halters. Wird dieses nicht erwiesen, entfällt die Haftung. Wird es erwiesen, hat der Halter die Möglichkeit, sich auf konkurrierendes Verschulden des Fahrgastes zu berufen.

Nach welchen Bestimmungen haftet nun der Halter eines Kraftwagens, wenn sein Chauffeur am Steuer sitzt

1) J.W., 1910, S. 234.

und Fahrgäste, die der Halter aus Gefälligkeit hat befördern, abholen, oder mitnehmen lassen, bei einer solchen Fahrt zu Schaden kommen? Hier entfällt die strenge vertragliche Haftung des Geschäftsherrn für seinen Erfüllungsgehilfen (§§ 278, 276 BGB.), da die Beförderung eines Fahrgastes aus Gefälligkeit nach den vorherigen Ausführungen kein Vertrag ist. Für den Fahrgast besteht hier nur die Möglichkeit, den Fahrzeughalter auf Grund des § 831 BGB. in Anspruch zu nehmen. Der Halter hat also die Möglichkeit, sich von seiner Haftung zu befreien, wenn er den Beweis erbringt, daß er bei der Auswahl seines Chauffeurs die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewendet habe.

Natürlich kommen auch Fälle vor, in denen selbst bei Gefälligkeitsgeschäften eine Haftung ausdrücklich übernommen wird. Dann haftet der Halter aus Vereinbarung.

Andererseits werden auch häufig Fälle vorkommen, daß der Halter aus Furcht vor den aus einer Gefälligkeit sich möglicherweise ergebenden Haftpflichtgefahren, sich von jeder Haftung dadurch zu befreien sucht, daß er mit dem Fahrgast vereinbart, er komme für Schaden, den der Fahrgast an seiner Person oder seinen Sachen leidet, nicht auf. Eine solche Vereinbarung ist gültig, weil die Geltendmachung von Ansprüchen immer der freien Vereinbarung unterliegt, mithin auch rechtswirksam auf sie verzichtet werden kann. Sie unterliegt den allgemeinen Vorschriften über Willenserklärungen und bedarf keiner Form. Sie befreit beim Eintritt eines Schadensfalles den Fahrzeughalter von der Ersatzpflicht, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß bei einem Verschulden der Fahrzeughalter nur

insoweit von der Haftung befreit ist, als ihn nur der Vorwurf der Fahrlässigkeit trifft, während er sich niemals auf Grund einer Vereinbarung von seiner Haftung wegen eines vorsätzlich zugefügten Schadens befreien kann (§ 276 Abs. 2 BGB.).

Wie steht es nun im Falle der Verzichtserklärung gegenüber dem Halter mit Ansprüchen gegen den Führer? Wenn sie in der Verzichtserklärung nicht ausdrücklich enthalten sind, so bleiben sie zweifellos bestehen. Denn dieser haftet neben seinem Herrn.

§ 2.

Personen gegenüber, die bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig sind.

Der Halter eines Fahrzeuges haftet nur nach den Vorschriften des BGB., d. h. nur unter der Voraussetzung, daß ihm ein Verschulden an dem Unfall nachgewiesen wird, wenn der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war (§ 8 No. 1, § 16 KFG.).

Bei dem Betriebe tätig sind z. B. Chauffeure, Kraftomnibusschaffner und andere Personen, deren Beruf im Mitfahren besteht[1]). Diese sind aus zwei Gründen vom Recht auf Schadensersatz nach KFG. ausgeschlossen: einmal, weil sie beim Betriebe tätig sind, zweitens, weil das Fahrzeug zu ihrer Beförderung dient. Bei dem Betriebe sind ferner tätig solche Personen, die die Maschinen zum Antritt der Fahrt in Gang setzen[2]). In diesen Fällen kommt das KFG. nicht zur Anwendung. Es können aber hier Ansprüche auf Grund anderer gesetzlicher Bestim-

1) Kirchner, S. 93; Weitz, S. 81/82.
2) Kirchner, S. 81.

mungen bestehen (§ 16 KFG.), z. B. beim Chauffeur auf Grund von §§ 611 u. 618 BGB. Es kommen dann nicht die Entlastungsgrundsätze des KFG. in Frage, sondern diejenigen, die sich auf Grund der anderen gesetzlichen Bestimmungen ergeben.

§ 3.

Bei Schäden, die durch Fahrzeuge hervorgerufen werden, die auf ebener Bahn eine Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde nicht übersteigen.

Nach § 8 No. 2 KFG. finden die Vorschriften des § 7 KFG. keine Anwendung, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann. Die frühere Fassung: „Fahrzeug . . ., das nur zur Beförderung von Lasten dient" ist gestrichen. Jetzt fallen also unterschiedslos Personen- und Lastkraftfahrzeuge unter § 8 No. 2 KFG. Unbedingtes Erfordernis ist aber, daß die Geschwindigkeitsgrenze von 20 km in der Stunde auf ebener Bahn nicht überstiegen werden kann.

Die Ausnahme des § 8 No. 2 KFG. ist deshalb gerechtfertigt, weil bei langsam fahrenden Kraftwagen die Vorschriften des BGB. genügen; denn die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs liegt hauptsächlich in der Geschwindigkeit.

Der nach § 7 KFG. in Anspruch genommene Fahrzeughalter braucht nur nachzuweisen, daß der Wagen derart gebaut ist, daß er bei guter Instandhaltung und unter normalen Verhältnissen die Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten kann. Unerheblich ist dabei, daß die Geschwindigkeit auf abschüssiger Bahn vorübergehend

höher ist[1]). Diesen Nachweis muß allerdings der Halter führen; denn der § 8 KFG. ist gegenüber dem § 7 KFG. eine Ausnahme, wie der Wortlaut des § 8 ergibt. Kann der Halter diesen Nachweis nicht führen, dann greift die strenge Haftung des § 7 ein und der Halter muß dann den Entlastungsbeweis nach § 7 No. 2 und 3 KFG. führen. Kann der Halter den Nachweis nach § 8 No. 2 KFG. führen, dann kommt bei einem Unfall nur eine Haftung nach BGB. in Frage, sei es auf Grund eines Beförderungsvertrages oder auf Grund einer unerlaubten Handlung. In beiden Fällen muß dem Halter ein Verschulden nachgewiesen werden.

§ 4.

Bei Schäden, die durch Kleinkrafträder hervorgerufen sind.

Als Kleinkrafträder gelten Krafträder, deren nach der Steuerformel berechnete Nutzleistung bei einem Außendurchmesser der Radreifen von mehr als 40 cm 3¼ Pferdestärken, kei kleinerem Durchmesser 1 Pferdestärke nicht übersteigt (§ 40 der V. O. vom 18. 4. 1924, RGBl. S. 413).

Da nach § 27 KFG. die Vorschriften des KFG. für Kleinkrafträder nicht gelten, sind diese von den Haftungsvorschriften der §§ 7 bis 20 KFG. ausgenommen.

Hier kommen lediglich die Vorschriften des BGB. in Betracht. Der Entlastungsbeweis des Halters richtet sich dann auch nach den einschlägigen Bestimmungen des BGB.

---

1) Weitz, S. 83; Kirchner, S. 94.

III. Der Entlastungsbeweis des Führers.

Führer eines Kraftwagens ist derjenige, der zur Zeit des Unfalls die Lenk- und Fortbewegungsvorrichtungen bedient[1]). Es ist unerheblich, ob er im Dienste des Halters steht oder nicht, oder ob ihm sogar nur zeitweise während der Fahrt die Lenkung des Wagens vom Halter oder Führer anvertraut ist[2]).

Die Haftpflicht des Führers regelt § 18 Abs. 1 KFG., welcher bestimmt:

„In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeuges zum Ersatze des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht worden ist."

Obgleich der § 18 Abs. 1 KFG. auf den Halter verweist, ist die Haftung von Halter und Führer verschieden. Denn der Halter haftet nach dem Gefährdungsprinzip, also auch für Material- und Konstruktionsfehler sowie für Versagen der Vorrichtungen des Fahrzeugs; der Führer haftet aber nur bei Verschulden, also wenn er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außerachtgelassen hat. Dazu gehört auch, daß er die in den §§ 16 ff. der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. März 1926[3]) ihre auferlegten Pflichten erfüllt. Für die Haftung des Führers ist somit schuldhaftes Handeln der Maßstab. Und doch steht er im Prozeß schlechter als andere Schadensstifter. Denn

1) Weitz, S. 9; Oberländer-Bezold, S. 169; Eger, S. 457.
2) Eger, S. 457; Oberländer-Bezold, S. 169; Weitz, S. 9.
3) R. G. Bl, S. 169.

bei Unglücksfällen muß er nachweisen, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Das geht aus dem Wortlaut des § 18 Abs. 1 ganz deutlich hervor: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn" bedeutet in der Gesetzessprache, daß es sich um eine Ausnahmebestimmung handelt, auf die sich der Führer berufen und deren Voraussetzungen er nachweisen muß. Es gilt also nicht der sonst herrschende Grundsatz, daß, wer Schadensersatzansprüche stellt, dem Schadensstifter ein Verschulden nachweisen muß, sondern die Beweislast ist umgekehrt[1]). Für die Schuld des Führers streitet also eine gesetzliche Vermutung und er bleibt solange mit ihr behaftet, bis er den Entlastungsbeweis führt. Der Führer befindet sich also im Verhältnis zum Gegner in einer ungünstigeren Lage; denn es ist im Prozesse schwieriger, einen Beweis zu führen, als den Beweis der Gegenpartei abzuwarten. Bei Führung dieses Beweises ist er aber im Verhältnis zum Halter in einer günstigeren Lage; denn im Gegensatz zum Halter ist er in dem Vorbringen von Entlastungsbeweisen nicht beschränkt[2]). Er kann sich also auf die inneren Betriebsgefahren stützen und den Entlastungsbeweis auch dann führen, wenn der Unfall auf einem Fehler der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen der Bremse oder sonstigen Vorrichtungen beruht; er muß nur darlegen, daß er den Fehler auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt vor dem Unfall nicht habe entdecken können.

Es sind nun folgende Fälle denkbar:

---

1) Kirchner, S. 251; Weitz, S. 118; Oberländer-Bezold, S. 232; Bohlmann, aaO., Nr. 47.

2) Weitz, S. 118; Oberländer-Bezold, S. 232.

1. Dem Führer gelingt der Entlastungsbeweis; dann fällt jede Haftung für seine Person. Es kann aber immer noch eine Haftung des Halters in Frage kommen.

2. Dem Führer gelingt der Entlastungsbeweis nicht, es kann ihm aber auch von Seiten des Gegners kein Verschulden nachgewiesen werden; dann haftet er nur nach den Bestimmungen des KFG., das im § 12 Haftungshöchstgrenzen vorsieht[1]). Denn die Schuldvermutung gilt nur für die Bestimmungen des KFG.

3. Dem Führer gelingt der Entlastungsbeweis nicht, der Gegner kann ihm aber Verschulden nachweisen, dann kann der Gegner weitergehende Ansprüche stellen über die Haftungshöchstgrenzen des § 12 KFG. hinaus. (§§ 18 Abs. 2, 16 KFG.) Stellt er aber weitergehende Ansprüche, dann hat der Gegner ein Verschulden des Führers nachzuweisen; er kann sich nicht darauf berufen, daß dem Führer der Beweis seines Nichtverschuldens mißlungen ist. Gelingt dem Gegner der Nachweis, daß den Führer eigenes Verschulden trifft, dann greifen die weitergehenden Haftungsvorschriften des BGB. Platz (§ 18, Abs. 2 KFG.). Die Haftung des Führers ist dann unbeschränkt.

Es ist vorhin der Begriff des Fahrzeugführers bestimmt worden. Demnach können auch der Halter und der unbefugte Benutzer Führer im Sinne des § 18 Abs. 1 KFG. sein. Denn auch diese lenken den Wagen technisch. Dann finden auf den Halter und den unbefugten Benutzer des Fahrzeuges die Vorschriften über den Halter (§ 7 Abs. 1 KFG.) bezw. unbefugten Benutzer (§ 7 Abs. 2 KFG.)[2]) wie auch über den Führer (§ 18 KFG.) Anwen-

1) Weitz, S. 118; Oberländer-Bezold, S. 232; Bohlmann, aaO. Nr 47.
2) Ueber den unbefugten Benutzer siehe unten unter IV.

dung. Allerdings werden Halter bezw. unbefugter Benutzer des Fahrzeuges kaum als Führer in Anspruch genommen werden, wenn ihre strengere Halter- oder Benutzerhaftung besteht[1]). Daraus aber den Schluß zu ziehen, daß Halter und unbefugter Benutzer als Führer nicht in Betracht kommen[2]), geht nicht an. In allen anderen Fällen wird es aber meist zwei Beklagte geben, und zwar den Halter und den Führer. Denn nach jedem Unfall wird der Verletzte in erster Reihe den Halter haftbar machen, da sich dieser nur unter den schwierigen Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 KFG. entlasten kann, neben ihm bleibt bei Verschulden auch der Führer haftbar.

III. a. Welche Folgen hat das Gelingen oder Mißlingen des dem Halter und dem Führer obliegenden Entlastungsbeweises für jeden von beiden? (Zusammenfassendes Ergebnis von II und III).

1. Ist dem Halter im Prozesse der Entlastungsbeweis gelungen, so ist auch der Führer von jeder Haftung frei. Denn der Halter muß ja, um sich zu entlasten, nachweisen, daß auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat (§ 7 KFG.) Der von ihm erbrachte Beweis kommt dann auch dem Führer ohne dessen Zutun zugute.

2. Ist dem Führer der Entlastungsbeweis hinsichtlich seines Nichtverschuldens nicht gelungen, so wird auch dem Halter sein Entlastungsbeweis nicht mehr möglich sein (§ 7 KFG.)

---

1) Oberländer-Bezold, S. 232.
2) So Weitz, aaO, S. 118; Kirchner, aaO., S. 250|251.

3. Ist dem Halter sein Entlastungsbeweis mißlungen, so steht es dem Führer immer noch frei, sein Nichtverschulden nachzuweisen (§ 18 Abs. 1 KFG.)

4. Ist dem Führer der Beweis seines Nichtverschuldens gelungen, so folgt daraus noch nicht, daß der Halter von seiner Haftpflicht befreit ist.[1])

IV. Die Sonderstellung der Haftung des Halters und Führers bei Schwarzfahrten.

1. Gemäß § 7 KFG. haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs für den bei dessen Betrieb entstandenen Schaden. Der Abs. 3 lautete früher:

„Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet."

Durch das Gesetz vom 21. 7. 1923 Art. VIII (RGBl. I, S. 743) hat der Absatz 3 folgende Fassung erhalten:

„Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Fahrzeughalters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist."

Es handelt sich hier um die Haftung bei sogenannten Schwarzfahrten. Das sind solche Fahrten, die ohne Wissen und Willen des Kraftfahrzeughalters unternommen worden sind.

1) Vgl. Brauer, S. 60; Bohlmann, aaO., Nr. 47.

2. Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 7 Abs. 3 KFG. sind demnach:

a) Das Fahrzeug muß ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt worden sein.

Hierunter sind zu verstehen die Fälle eigenmächtiger Benutzung. Aber nicht alle. Ist die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug für immer oder wenigstens für eine gewisse Dauer völlig entzogen und die völlige Entziehung auch beabsichtigt, so ist das wirtschaftliche Verhältnis zwischen dem Fahrzeug und dem bisherigen Halter für immer oder für Zeit gelöst. Dann ist der bisherige Halter überhaupt kein Halter mehr. Es kann sich also bei Schwarzfahrten nur um Fälle vorübergehender Gebrauchsanmaßung handeln. In wessen Interesse das Fahrzeug benutzt worden ist, ist gleichgültig.

b) Das Fahrzeug muß von jemand, d. h. von einem anderen benutzt worden sein. Der andere wird in der Regel der Chauffeur oder ein sonst zur Benutzung Ermächtigter sein, aber auch ein Fremder.

c) Das Fahrzeug muß benutzt worden sein. Die frühere Fassung sprach von „in Betrieb setzen". In Betrieb setzen bedeutet, das Fahrzeug zur Beförderung in Bewegung setzen. Die neuere Fassung spricht von „Benutzen". Dieser Begriff ist weiter als der der Inbetriebsetzung und enthält diese in sich. Er geht aber darüber hinaus. Charakteristisch für die Schwarzfahrt ist nämlich, daß der Chauffeur in Abwesenheit seines Herrn seine Freunde oder andere Personen auf eine Vergnügungsfahrt mitnimmt. Es wird hierbei häufig dem Alkohol reichlich zugesprochen und die Trunkenheit des Führers führt dann zu Zusammenstößen oder sonstigen schweren Unfällen.

3. Was nunmehr die Haftung des Halters und des Führers bei einer Schwarzfahrt betrifft, so ist zwischen dem Halter und dem Führer zu unterscheiden.

a) Die Haftung und der Entlastungsbeweis des Halters.

Wenn das Fahrzeug benutzt worden ist, ohne daß die Benutzung durch Verschulden ermöglicht wurde (§ 7 Abs. 3 Satz 2 KFG.), so scheidet der Halter aus seiner Haftung aus und an seine Stelle tritt der Führer allein. Aus dem Sinne und der Stellung des § 7 Abs. 3 KFG. folgt, daß die strenge Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 KFG. auch bei den Schwarzfahrten zutreffen soll.[1]) Die Haftungsbeschränkung ergibt sich nur aus der Benutzung des Wagens ohne sein Wissen und Wollen. Diese Wohltat verliert er wieder, sobald ihn insofern ein Verschulden trifft, als sein Verhalten die Benutzung des Wagens ermöglichte. Man kann sagen, daß der Zweck der Neufassung des § 7 Abs. 3 KFG. darin bestand, daß die Haftung dem Verkehrsbedürfnis und der Billigkeit entsprechend auf die sog. Schwarzfahrten ausgedehnt würde[2]). Die Grundlage für seine Haftung soll auch hier die von ihm durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs geschaffene Gefahr für andere bleiben. Demnach stellt sich der ganze Abs. 3 des § 7 KFG. als Ausnahme von der im Abs. 1 festgelegten Gefährdungshaftung dar. Nach dem allgemeinen Grundsatz, daß derjenige, der sich auf eine Ausnahme stützt, deren Voraussetzungen dartun muß, hat der Halter demnach nachzuweisen, daß das Fahrzeug ohne sein Wissen und Wollen benutzt und von ihm

1) Smoschewer, Jur Rundsch., 1. Jhrg., Nr. 1, S. 62 f.
2) Smoschewer, aaO.

auch nicht durch schuldhaftes Verhalten ermöglicht worden ist. Er muß sich exkulpieren. Als Verschulden kommt hier nur Fahrlässigkeit in Betracht. Fällt ihm Vorsatz zur Last, ist also die Fahrt mit seinem Wissen und Wollen unternommen worden, so kommt ja § 7 Abs. 3 KFG. überhaupt nicht in Frage[1]). Fahrlässigkeit ist die Außerachtlassung im Verkehr erforderlicher Sorgfalt (§ 276 BGB.). Der § 7 Abs. 3 KFG. setzt also voraus, daß der Halter eine Sorgfalt in der Richtung aufzuwenden hat, daß einem Unbefugten die Benutzung des Fahrzeugs unmöglich ist. Durch § 7 Abs. 3 KFG. wird dem Halter demnach eine Sorgfalts p f l i c h t gegenüber jedem Dritten auferlegt. Die erforderlichen Vorkehrungen zur Verhinderung unerlaubter Benutzung hat er also grundsätzlich p e r s ö n l i c h zu treffen[2]). Bedient sich der Halter hierbei einer dritten Person, so könnte man annehmen, daß diese nicht zu einer Verrichtung im Sinne des § 831 BGB. bestellt, sondern eine Hilfsperson ist, deren sich der Halter zur Erfüllung seiner Sorgfaltspflicht bedient (§ 278 BGB.). Er müßte demnach das Verschulden der Hifsperson in gleichem Maße gegen sich gelten lassen, wie e i g e n e s Verschulden (§ 278 BGB.). Eine Exculpation kommt aber nicht in Frage im Hinblick auf § 7 KFG.[3]). Smoschewer behandelt a. a. O. folgenden Vorfall: Der Direktor einer großen Gesellschaft übergab den Reserveschlüssel zu einer Garage, in der ein der Gesellschaft gehöriger Kraftwagen untergebracht war, einer Kontoristin mit der Weisung, den Schlüssel v e r s c h l o s s e n aufzu-

1) Ebenso Smoschewer, aaO., S. 61.
2) Vgl. Smoschewer, aaO., S. 63.
3) Smoschewer, aaO., S 63, 64.

bewahren. Eines Tages ließ die Kontoristin den Schlüssel offen liegen. Ein anderer Angestellter nahm ihn an sich und machte mit dem Wagen eine Vergnügungsfahrt, wobei ein Fußgänger überfahren und verletzt wurde. Hier ist dem Halter des Wagens der Entlastungsbeweis versagt. Die Gesellschaft kann sich nicht darauf berufen, daß die Kontoristin sich immer als zuverlässig erwiesen und daß er ihr den Schlüssel ohne Bedenken habe anvertrauen können. Die Anwendung des § 831 BGB. muß ausscheiden, weil die Folge ihrer Unaufmerksamkeit nicht die Verletzung des Fußgängers ist, sondern die Tatsache, daß das Fahrzeug ohne Wissen und Wollen des Halters benutzt wurde. Diese Entscheidung entspricht der Billigkeit. Ließe man nämlich den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. zu, so hätte der Verletzte bei dessen Gelingen nur zwei zahlungsunfähige Schuldner, den Chauffeur und die Kontoristin.

b) Die Haftung und der Entlastungsbeweis des Führers.

Der Wagenführer haftet bei einer Schwarzfahrt gemäß § 7 Abs. 3 KFG. an Stelle des Halters. Es bewendet also nicht bei den milderen Bestimmungen, die das KFG. in § 18 KFG. für solche Fahrten des Führers aufgestellt hat, die im Einverständnis mit seinem Herrn geschehen sind. „Anstelle" des Halters bedeutet also: nach den strengen Bestimmungen, die für den Halter gegeben sind. Der Führer hat also nur die Entlastungsbeweismöglichkeit des § 7 Abs. 2 KFG.

Lebenslauf.

Am 28. August 1903 wurde ich, Hans-Heinrich Frahne, Sohn des Generaldirektors Dr. Hans - Heinrich Frahne und seiner Ehefrau Elfriede, geb. Solbisky in Landeshut (Schles.) geboren. Ich bin evangelischen Bekenntnisses und preußischer Staatsangehöriger. Ich besuchte das Real-Gymnasium zu Landeshut (Schles) und zu Lüben, an dem ich am 7. März 1923 die Reifeprüfung bestand. Darauf studierte ich 8 Semester Rechts- und Staatswissenschaften und zwar 2 Semester in Berlin und 6 Semester in Breslau und beschloß mein Studium mit der Ablegung der juristischen Doktor-Prüfung.